
70ª REUNIÃO ORDINÁRIA DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE – CMTT

Data: 15/12/2023 (sexta-feira)

Horário: 09:00 (online)

Participantes

Aline Pellegini Matheus

Ana Carolina Jacob – CET

Aquila Couto – Bicicleta

Assessoria Técnica

Caique Souza CMTT Zona Leste

Carlos Rabelo Costa

Dawton Gaia – SMT

George Queiroz

Leandro Frenham Chemalle

Mauro Calliari

Michele Perea Cavinato

Richard Melo da Silva

Sampaio

Sandra Ramalhos

1. **Informes**

2. **Pautas:**

– Conselho Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT) – Balanço do Biênio 22/24

3. **Encerramento:**

– Aprovação da ata da 69ª Reunião do CMTT.

Dawton Gaia – SMT – Sejam todos bem-vindos à nossa reunião do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Celso – Secretário SMT – Bom dia. Sejam bem-vindos à 70ª Reunião, a última reunião do ano, também a última com este grupo de conselheiros. Nesta reunião faremos um balanço geral da gestão de 2022-24. Vamos tratar também de como encaminhamos as reuniões, quais foram os principais assuntos tratados, quais as propostas de melhorias para o próximo ano e como anda o processo eleitoral dos representantes de segmento da sociedade civil. Gostaria de parabenizar a CET pelo prêmio Senatran 2023, na categoria Implementação de Iniciativa Soluções Tecnológicas de projetos relacionados à estrutura viária, será, inclusive, nosso primeiro informe. Declaro, então, aberta a sessão. Desejo a todos uma ótima reunião.

George Queiroz – Gostaria de fazer uma questão de ordem. No final da última reunião, eu cometi uma indelicadeza com o secretário Celso. Eu queria deixar registrado nesta reunião, eu visitei o secretário para a gente desfazer o mal-entendido que houve na última reunião e desejar a ele muita saúde nesse ano que vai se iniciar, saúde para todo mundo, que é o que a gente luta aí. Muito obrigado.

Ana Carolina Jacob – CET – Bom dia a todos. Anteontem em Brasília, estava a nossa equipe da CET na premiação no Senatran para receber o prêmio nessa categoria mencionada. A rota escolar segura já foi apresentada e é um projeto maravilhoso de desenho urbano, tem como objetivo o acalmamento de tráfego nos centros comerciais, presença de terminais de transporte coletivo, locais onde têm sinistros de trânsito. Isso tudo a partir da redefinição das áreas de velocidade reduzida. Você consegue melhorar a mobilidade do pedestre, a acessibilidade, melhorar a qualidade ambiental e até o convívio social. O projeto apresentado no Senatran foi a área calma de Santana, já está implementada. Foi muito bom, muito gratificante ver a CET receber esse prêmio.

Dawton Gaia – SMT – Parabéns a CET mais uma vez. Como é bom a gente perceber que realmente a CET continua no papel dela. É mais do que um prêmio, é perceber que, de fato, a empresa pensa na mobilidade ativa, pensa em segurança, tem esse foco. De fato, ela vai continuar recebendo muitos outros prêmios.

Michele Perea Cavinato – O próximo informe é o tarifa zero que começa domingo na cidade de São Paulo. Hoje só notícias boas de informes.

Andrea SPTrans – Bom dia a todos. Sou a Andrea da Superintendência de Remuneração da SPTrans, eu estou aqui para dar um informe da implementação da tarifa zero. De acordo com o Decreto 63019, saiu agora no dia 12 de dezembro, foi instituído o programa Domingão Tarifa Zero. Todo o sistema de transporte coletivo público da cidade de São Paulo. O programa começa a valer no próximo domingo, dia 17, a gratuidade é válida para toda a população, em todas as linhas do domingo, será do período de zero hora da manhã até 23h59. Vai abranger as linhas noturnas e as diurnas. O acesso aos ônibus será por meio do bilhete único, porque haverá o controle dos passageiros por meio do sistema de bilhetagem eletrônica. Mas o passageiro que não tiver o bilhete único também terá acesso à gratuidade. O acesso é liberado manualmente, o cobrador ou motorista vão liberar a passagem pela catraca. Tudo isso valerá também no feriado do dia 25 de dezembro, Natal, 1º de janeiro, Ano Novo, e no aniversário da cidade, 25 de janeiro. Sobre a abrangência, atualmente o domingo opera com uma frota de 4.830 veículos e a quantidade de passageiros transportados no domingo é cerca de 2,2 de passageiros. A rede de domingo tem capacidade de absorver mais passageiros. A ideia é de não precisar aumentar a frota. Existe uma capacidade de absorver mais passageiros transportados. O custo desse programa é justamente o valor da tarifa que o município vai deixar de receber. Hoje a arrecadação tarifária do domingo é de cerca de 280

milhões de reais por ano. Vamos falar um pouco da remuneração dos operadores de concessionárias do sistema. O operador concessionário é remunerado seguindo uma fórmula que considera o custo operacional do serviço, ou seja, a frota que foi disponibilizada, as horas em operação, a quilometragem percorrida, os custos fixos, o passageiro tem um peso menor, então mesmo que se tiver aumento de passageiro, não haverá aumento de remuneração. O acréscimo de passageiros não influenciará na remuneração final. As operadoras não receberão a mais com isso. Por fim, ressaltar que a implementação dessa tarifa zero aos domingos vai ampliar o acesso aos equipamentos culturais. Foi feito um levantamento de todos os equipamentos culturais, de lazer e saúde que abrem aos domingos, só da prefeitura a gente tem 78 equipamentos culturais, 45 equipamentos esportivos e 102 parques, fora todos esses equipamentos do Estado e particulares, shopping, Avenida Paulista, bairro da Liberdade, o Centro Histórico, além de outras atividades. É uma ótima notícia para a cidade.

Dawton Gaia – SMT – Todos nós gostamos muito. Um passo por vez. O primeiro passo nessa direção foi dado. Parabéns mais uma vez à prefeitura, ao secretário, ao prefeito, Ricardo Nunes, por ter tomado uma decisão tão importante, buscando o lazer para o final de semana.

Mauro Calliari – Bom dia. Eu tenho uma observação que é o modo como esse assunto tão importante, tão legal, tão bem-vindo, pode, deve, deveria, ter muitas observações para as pessoas fazerem para ajudar no planejamento. Mas diretamente para a Andrea, tenho duas dúvidas. A primeira é que você estava falando que a fórmula de pagamento das empresas de ônibus leva em consideração várias coisas, mas também o número de passageiros como uma das variáveis, o que a gente vê fora de São Paulo é um aumento gigantesco de pessoas usando o sistema público quando tem implantação do sistema Tarifa Zero. Na simulação de vocês, vamos imaginar que dobre o número de passageiros, de 2 para 4 milhões, certamente terá aumento, qual é o mecanismo e a rapidez que vocês vão determinar isso para poder pedir mais ônibus e colocar em circulação um número maior que esses 4 mil? A segunda pergunta tem a ver com a integração com a rede estadual, o que vocês estão prevendo quando acontecer quando o cara aparecer com o bilhete único, entra de graça no ônibus, aquilo deixa de valer, ele tem que entrar de novo, tem que pagar tarifa cheia do metrô? Como é que vai ser isso?

Andrea SPTrans – Nos estudos que foram feitos, a rede de domingo tem uma capacidade de absorver ainda, é uma média, uma média de 60% ainda. Eu sei que o domingo ele não é um dia útil, que tem pico manhã, pico tarde, é muito bem distribuído o entropico, mas em uma média tem ainda uns 60% de capacidade de absorver passageiros transportados. Dito isso, a fórmula de remuneração desses novos contratos de concessão assinados agora em 2019, o cálculo não é mais por passageiro transportado como era antigamente, ele é um cálculo basicamente da demanda de passageiros transportados multiplicado pela tarifa de remuneração de cada contrato multiplicado por um fator de transição. Esse fator de transição tem uma função de conjugar frota e demanda. Com a aplicação do fator de transição, a fórmula terá a seguinte equação, a remuneração do edital de 2019 multiplicada pela frota atual dividida pela frota do edital, ou seja, qualquer variação de frota que tem vai absorver. Quando a gente aplica o fator, a fórmula vai ficar isso, qual que é a remuneração que eu tinha naquele momento e a variação de frota. Então, se a quantidade de frota aumentar, a remuneração também vai aumentar, e se a frota diminuir, a remuneração vai diminuir. Isso de acordo com a frota disponibilizada. Já a variação de demanda para mais ou para menos, ele não reajusta a remuneração da mesma forma, tem um peso bem menor a remuneração. Isso tem a ver com as premissas do edital. Lembra que tinha a rede de transporte em três anos? Então, ela não tem esse peso que tem a frota. Eu quero deixar bem claro que hoje a remuneração é pelo custo operacional, pela frota que está na rua, frota disponibilizada, horas em operação, quilometragem

percorrida e todos os custos fixos, além daquelas parcelas menores que têm também a fórmula adicional de ar-condicionado, arla, equipamentos embarcados. O acréscimo de passageiros não vai influenciar a remuneração final do operador, mesmo que dobre a quantidade de passageiros, o peso na fórmula vai ser mínimo, praticamente não terá aumento de remuneração. Logicamente se a gente observar um aumento que tenha que fazer algum ajuste operacional, aí não tem jeito. Mas como a decisão foi tomada justamente nessa capacidade, nesse estudo, de que tem capacidade de absorver mais passageiros transportados. Então, as concessionárias não vão arrecadar mais com a Tarifa Zero. Um dia se vocês quiserem fazer uma apresentação mais detalhada sobre a remuneração, se ainda ficou dúvida, eu sei que não é o fórum hoje, mas a gente pode fazer e ficar à disposição. Sobre a questão da integração, hoje se o usuário vai usar o ônibus no domingo e o trilho, ele não pagará tarifa no ônibus, quando ele chegar no metrô, ele vai pagar no metrô, no trem, ele vai pagar a tarifa daquele modal que vai ser R\$4,40, mais para frente, R\$5,00, como já foi noticiado. No domingo não tem integração tarifária.

Eduardo Reis – SPTrans – O Mauro falou de ferramentas de reforçar a importância do bilhete único. A gente conseguiu a utilização do bilhete único. Isso era fundamental com relação não só, obviamente, às estruturas do ônibus, mas para a gente ter um dado o mais rápido possível de conseguir fazer essas adequações que o Mauro está trazendo. Justamente saber o quanto aumentou, qual é o tipo de demanda, em que momentos, a Andrea falou dos picos, realmente tem um comportamento diferente de demanda, quais são esses picos, ou ver se a gente tem que readequar a tabela de alguma das linhas. Tudo isso, na realidade, é a importância do bilhete único aqui para a gente da diretoria. A diretoria já está muito consciente em relação a isso, já tem uma série de dados do sistema como um todo. Já estamos preparados para logo na semana que vem a gente já comece a trabalhar em cima desses dados. Só tem um ponto que a gente tem conversado muito é que em um domingo só, praticamente dia 17, porque os outros tem Natal, Réveillon e assim por diante. Talvez, a gente não saiba como que vai se comportar a demanda do domingo e se essa mudança de um domingo para o outro vai ser a mesma. De qualquer forma, a ideia é de no dia seguinte já estar comparando, observando e monitorando esses dados de demanda.

Mauro Calliari – Obrigado, gente. Eu não tenho dúvida que vai aumentar exponencialmente o movimento. Eu acho que é bom ter ônibus na garagem pronto para sair, porque senão isso vai se voltar contra à Tarifa Zero. Isso é um risco que não vale a pena correr.

Eduardo Reis – SPTrans – Com certeza. Eu acho que essa é a importância do domingo mesmo. A gente já tem uma “gordurinha”, digamos assim, mas de qualquer maneira a frota que é utilizada no domingo é menor do que a dos outros dias. A gente tem justamente essa possibilidade de utilização.

Michele Perea Cavinato – Edu, e de demanda, eu acho que a gente vai conseguir perceber mesmo em fevereiro, porque esse domingo é atípico, compras de Natal.

Eduardo Reis – SPTrans – Esse é o ponto. A gente vai saber qual é o motivo se é o Tarifa Zero ou se é o Natal etc., obviamente tirando os Natais e Réveillon também, a gente já sabe o comportamento da demanda do dia. Vai ter que fazer um trabalho um pouco mais profundo se o comportamento que teve foi semelhante a outros Natais, outros Réveillons, ou se teve um comportamento além.

Eduardo Reis – SPTrans – Vou ler a pergunta para todo mundo só para facilitar. “Porém existe a possibilidade de passageiros do metrô, ônibus, isso está sendo considerado?”. Sim, estão sendo consideradas as linhas que fazem um trajeto próximo ao metrô, também, estão sendo monitoradas, também estão com planejamento do domingo. A gente está considerando essa possibilidade, sim.

Andrea SPTrans – A próxima eu posso até ler aqui. “A propósito da arla e sua importância para a sustentabilidade do meio ambiente, a SPTrans controla o uso efetivo destes pela empresa da frota?”. Sim. O Arla é um componente que é só para motores Euro 6 e Euro 5, eu acho, isso eu precisava dar uma confirmada, mas é só para os motores mais novos. E na forma de remuneração é considerado pagamento desse aditivo, mas só para os veículos que efetivamente usam. Então, a gente tem no cadastro de frotas quais são os veículos que utilizam esse componente, esse aditivo, é pago para eles. É feito todo o monitoramento, também podemos conversar sobre isso, mas tem todo o controle efetivo disso. “Isso está colocado na OSO? Essa possível necessidade de mais ônibus?”. Não é na OSO, a OSO já é a ordem de serviço operacional, depois dos estudos já realizados internamente, se for necessário, emite-se uma nova ordem de serviço operacional. Isso é constante, dinâmico, é o nosso dia a dia aqui da SPTrans.

Michele Perea Cavinato – Vamos para o último informe. As eleições do SMT. Nós até colocamos uma nota na página de inscrições. Elas tiveram que ser suspensas, por conta de um problema técnico. Todos os testes foram feitos, ela está funcionando corretamente. Hoje, saiu a publicação no Doc, a partir de segunda-feira voltam as inscrições. Se vocês puderem dar uma olhadinha lá, tem um novo calendário, um novo cronograma com prazos bem esticados para que ninguém seja prejudicado por conta desse problema que nós tivemos.

Dawton Gaia – SMT – Eu acho que a mensagem aqui é que as pessoas possam, de fato, se candidatar às novas vagas, é isso que a gente busca, que tenhamos representantes tão bons ou melhores do que os que já estão aqui hoje. Os representantes que estão aqui hoje são muito bons.

Sandra R. – Me diz uma coisa, eu não abri o edital ainda, mas quando que encerra? Já tem essa data no calendário?

Michele Perea Cavinato – As inscrições dos candidatos vão de 18 de dezembro a 2 de janeiro. Depois tem uma prorrogação nas inscrições, elas estão reabertas se não houver 50% de mulheres inscritas, vai de 5 de janeiro até 19 de janeiro. Aberta para todos, não só para mulheres.

Sandra R. – Eu não sei, mas na minha opinião ficou bem na semana de festas, bem complicado. Acho que vocês poderiam dar mais uma semana em janeiro, mesmo antes da prorrogação, pelo menos até o dia 9/10.

Michele Perea Cavinato – Sandra, vamos fazer assim, se não houver a prorrogação, nós mexemos nesse prazo. A princípio, vamos manter por conta desses 15 dias a mais que nós já vamos dar. Até pela posse dos conselheiros que está bem em cima.

Dawton Gaia – SMT – Na verdade, esses 15 dias vão terminar sendo nossa gordura, caso seja necessário. A ideia é que saia o processo o mais transparente e democrático possível dentro desse processo eleitoral.

Assessoria Técnica – Bom dia a todos. A gente já está mexendo há uma semana, a gente não gostaria que tivesse um grande espaço entre o término do mandato e a nossa posse. Estou considerando que são 15 dias para as pessoas que tinham interesse. A gente teve gente que teve interesse e levantou problemas no site, mas essas pessoas continuam interessadas. No final das contas, em relação ao conhecimento do processo, quem tinha que ter conhecimento não foi avisado mais tarde do que deveria, se procurou antecipadamente, vai ter mais 18 dias para fazer, embora a consideração sobre época de festa é real.

Dawton Gaia – SMT – Aqui, a decisão do grupo é que fosse feito um balanço da gestão de 2022-2024. Trazemos um balanço de todas as reuniões dessa gestão. Ao todo, foram 12 reuniões

ordinárias, considerando esta que está ocorrendo hoje, 1 reunião extraordinária em 31/03/2023 que foi a apresentação do orçamento para investimento em mobilidade. Em média, foram 73 participantes por reunião, sendo 18 conselheiros da sociedade civil, 6 operadores de transporte, 31 representantes do governo e 18 observadores. Com relação aos assuntos tratados, em primeiro lugar, com quase metade de todas as participações, ficou o transporte público (linhas de ônibus, Serviço Atende, infraestrutura e táxi), estamos falando de 48%. Na sequência temos 19% das pautas trazidas sobre segurança viária. 14% dos temas que foram discutidos entram nos programas e projetos urbanísticos (PMSP). Em quarto lugar, ficou sobre o próprio conselho, treinamentos/educação (CET/SPTrans), com 5%. Os demais assuntos ocupam a mesma posição, com 5%, sobre CMTT e programas SMT (PDM, SP Táxi, Mobizap e Bike SP). O transporte público, tanto coletivo quanto individual, se fez presente em todas as nossas reuniões. Podemos destacar como principais temas abordados o aumento da tarifa do táxi, serviço Atende, rede de ônibus de madrugada, acessibilidade nos Terminais Municipais e ônibus Acessível, proposta de eletrificação da frota para o cumprimento da meta de redução de emissão de poluentes e gases de efeito estufa e critérios sobre a implantação de abrigos. Tudo o que foi discutido nas nossas reuniões está publicado na nossa página. Depois, nós temos os programas e projetos urbanísticos. Operação urbana consorciada Faria Lima, requalificação da Avenida Santo Amaro, que foi representado pelo SPObras. Nesse programa está prevista a ampliação das calçadas, pavimentação da via, melhoria do transporte coletivo, mobiliário urbano paisagístico e iluminação pública e sinalização da acessibilidade. Foram feitas algumas apresentações aqui da Faixa Azul, esse é um programa importantíssimo e foi discutido, hoje nós temos as vias implantadas, 23 de Maio, Avenida dos bandeirantes, Eixo Norte/Sul complemento (23/10/2023). As vias que estão sendo implantadas com previsão de conclusão neste mês de dezembro de 2023, Avenida Nações Unidas, Avenida Sumaré/Avenida Paulo VI, Avenida Brigadeiro Faria Lima, Avenida Zaki Narchi, Avenida Miguel Yunes, Avenida do Estado, Avenida Jacu Pêssego/N. Trabalhadores/Vice-presidente José de Alencar G. da Silva. O número, se eu não me engano, chega a 100 km. Até o final do ano ou início do ano a gente vai entregar esses 100 km. Tem novas vias em estudo, mais 28 vias, com o objetivo de implantar esse programa e chegar nos 200 km propostos, que entraram no plano de metas da prefeitura. Depois nós temos o treinamento, nós estamos falando de Festival de Mobilidade, curso de formação de operadores, coordenadores pela SPTrans e Anjo da Guarda. Depois, tivemos os programas da SMT, SPTáxi e Mobizap. Depois, as pautas relacionadas ao conselho, balanço das 5 Câmaras Temáticas do CMTT, bicicleta, mobilidade a pé, moto, táxi e transporte escolar. Nós temos um resumo do que foi feito nesses dois anos. O balanço com relação à nossa rede cicloviária está bastante significativo. Na questão do projeto que é um desafio de todo esse processo, 98 dos projetos da PPP, por exemplo, já estão prontos, estamos no processo de revisão entre SMT, CET e a empresa contratada pela Cohab, esse processo está indo muito bem. Temos 60 km de projetos já prontos para serem implantados imediatamente.

Michele Perea Cavinato – Uma proposta que nas próximas reuniões a gente consiga focar em duas pautas, porque a gente tem colocado muita coisa e não conseguimos explorar tão bem quanto deveriam. Vale a pena focar.

Dawton Gaia – SMT – É. Esse é o grande desafio. Nunca ultrapassar mais do que duas pautas, para reflexão ser mais profunda. Primeiro, aqui, parabenizar este grupo que eu diria que foi muito ativo. Está aí o resultado de todo o trabalho que foi feito. Claro que alguns desses frutos que foram, desse semear desses dois anos, não foram colhidos, mas serão, com toda a certeza. É essa importância que tem que ser dada. Aquilo que se plantou, mas ainda não colheu, nós vamos continuar regando para poder colher nessa próxima gestão. Deixando claro o seguinte, um pedido,

não nos abandonem, vocês que estão saindo dessa gestão, saindo com sucesso, coloco como uma boa gestão.

Mauro Calliari – A gente tinha combinado que cada um faria um pequeno apanhado de sua própria experiência no conselho. Acho que nós temos tempo para cada um falar uns três minutos.

Aline Pellegini Matheus – Bom dia, gente. Eu gostaria de parabenizar a todos da SPTrans, todos da CET, da SMT, os conselheiros todos que participam ativamente, têm aí toda essa luta para manter sempre. Foram dois anos de trabalho que, na ótica da cadeira do ciclismo, eu posso dizer que foi um ano bastante difícil para a gente, principalmente agora no segundo semestre, onde a gente tem visto estruturas cicloviárias sendo apagadas, não sendo repostas e a gente sendo colocado constantemente em risco de morte, atropelamentos e tudo. No que tange ao ciclismo, a gente não tem muito o que comemorar. A gente vê anúncios de manutenção, a gente vê anúncios de estruturas cicloviárias em vias de acontecer, mas sempre assim, sempre em vias de acontecer. Acontecendo de fato mesmo a gente tem visto só a operação asfalto novo e só a faixa azul acontecendo. Um ponto que eu gostaria de colocar é que de todos esses assuntos que foram relatados na apresentação de vocês, dá impressão de que a gente conquistou muitas coisas. Na verdade, eu não vejo tanto essa conquista, porque aqui, embora seja um espaço onde todo mundo consiga falar, expor suas pautas e necessidades, nós somos muito pouco atendidos, vide, por exemplo, questão própria do transporte público que nós demandamos aqui neste conselho, não uma, mas várias vezes pela criação da câmara temática do ônibus. A gente não viu isso acontecer, a gente teve a negativa. Isso mina um pouco o trabalho, porque a gente não consegue, de fato, ser um conselho que participa das coisas. Vocês levam muito a sério esse negócio de ser um conselho mais consultivo, e a gente vira mais um muro de informações. A gente recebe as informações depois que elas já foram discutidas, depois que elas já foram aprovadas, depois que elas já aconteceram. Por exemplo, a Tarifa Zero foi muito pouco discutida aqui no grupo, a gente contribuiu muito pouco nesse debate. Isso só para ilustrar um exemplo de pauta. Voltando para a pauta do ciclismo, eu vejo que a gente teve poucas conquistas nesse mandato. Eu espero que os próximos representantes, os próximos conselheiros, sejam tão combativos quanto nós, que consigam prosseguir nesse debate, conseguindo exigir mais dessa gestão, porque a gente está bem atrasado, principalmente se a gente quer entregar 300 km de ciclovia, a gente precisa andar mais rápido. A gente tem praticamente certo de que isso não vai acontecer, a gente já não tem muita esperança. Enfim, gostaria de ter contribuído mais nos debates e que os próximos conselheiros tenham mais sucesso. Obrigada.

Dawton Gaia – SMT – Concordo com você, Aline, em muitas coisas que você disse. O nosso esforço não deixa de existir por causa disso. Muitos dos programas que temos hoje não estão só na nossa secretaria. Infelizmente, dependemos de outras secretarias. Não é desculpa, isso realmente é um fato. Claro que tudo o que foi apagado vai ser reconstituído. Neste programa, não há nenhum planejamento para retirar qualquer ciclo que esteja existente, elas vão ser recolocadas. Está demorando, mas serão restauradas, com toda a certeza.

Sampaio – Primeiro, eu acho que a reunião virtual é totalmente descabível. Esse tipo de reunião propiciou a camuflagem da presença. É uma prática que eu considero antiética e que enfraquece o debate. Esse tipo de reunião tira a atenção das pessoas que continuam fazendo algum tipo de trabalho e isso enfraquece a produtividade dela. Apesar de existirem atas das reuniões, elas também poderiam ser transmitidas ao vivo, com participação somente pelo *chat*. Isso permitiria um debate mais adequado, ampliaria e mais pessoas poderiam participar. Mesmo existindo a participação com recorte de imagem para alimentar as redes, por vezes esses recortes não são condizentes com a realidade. Acho importante que seja implementado a gravação e a permissão dessa gravação ao vivo por *chat*. Eu também acompanho um conselho regional de mobilidade do Butantan, onde o

representante da CMTT e da SPTrans são os únicos, por vezes atendem outras reuniões ao mesmo tempo. O que eu tenho percebido é que está faltando pessoas para esse tipo de relacionamento com a comunidade. Falta gente para ouvir a população nos seus vários tipos de representações. Isso, inclusive, foi apresentado como um dos itens do relatório do Tribunal de Contas apontando a diminuição dos quadros da CET. Para mim foi muito desanimador verificar que houve pouca interação entre as secretarias da prefeitura no que concerne às questões do CMTT. São solicitações de informação de presença que sempre foram custosas para serem recebidas ou foram inexistentes as respostas. Não é possível a gente saber qual é a causa desse fato. São os próprios funcionários das outras secretarias que não querem mais tarefas e rechaçam as solicitações, são os secretários das secretarias que atuam de forma muito isolada cuidando do seu próprio feudo, pouco se preocupando com as relações intersecretariais, falta de orientação da autoridade superior, eu não sei. Para mim, cabe ao secretário fazer essa avaliação para entender o que significa esse esvaziamento da importância do CMTT perante o resto da estrutura da prefeitura. Eu também lamentei muito a participação de outros representantes da sociedade civil, vários representantes de entidades e órgãos da prefeitura não falaram uma palavra sequer em dois anos de conselho. Ninguém é obrigado a falar, evidentemente, mas esse silêncio somente aumenta a necessidade de reunião presencial. Se o momento político é outro, a composição do CMTT também deveria ser outra, com mais participação da sociedade. Outra coisa deplorável foi a ausência quase total da área política da secretaria. Isso desmereceu o CMTT. Ainda permanece a ausência de vários secretários de transporte que passaram por essa gestão. Abro um parêntese para parabenizar o atual secretário que tem comparecido. Lembro que um desses secretários que passou postou uma foto todo “pimpão” com alguns ciclistas, mas não achava importante discutir bicicleta no CMTT. A cidade de São Paulo teve momentos desgastantes com os trens e metrô e a relação com o Estado foi de omissão. Fomos informados que o motivo de ausência de informações mais precisas têm origem na inserção de dados sem critérios por parte do Estado. Novamente, a gente vê a facilidade da prefeitura em resolver esse problema. Houve até mesmo receio em tentar soluções com o Estado. Essa questão de mortes o Tribunal de Contas apontou em seu relatório um problema. Se houve algum tipo de ação, o CMTT não foi informado. A gente sabe do problema, mas não sabe como foi a ação da prefeitura perante o Estado. Por último, eu faço críticas a três questões tratadas pelo CMTT e que foram muito mal encaminhadas pela administração. Primeiro, a rede noturna, onde, ao que consta, a Secretaria de Transporte não teve força política para dar andamento. O outro ponto já foi levantado, é a falha no planejamento desse asfaltamento e o conseqüente apagamento da ciclovia. A falta de planejamento colocou em risco a vida dos ciclistas. O problema é a demora na recuperação que põe a vida de ciclistas em risco. Por último, um assunto onde o CMTT foi ignorado, pois mesmo pedindo informações sobre os estudos que estariam em andamento, que tiveram sempre como resposta negativa que estavam sendo feitos ou silêncio, fomos surpreendidos pelo projeto-piloto de tarifa zero que entra domingo em vigor. Sou totalmente favorável à tarifa zero, mas o CMTT foi pego de surpresa por esse projeto-piloto. Agradecer demais aos companheiros e à sociedade civil que participaram, aos funcionários da prefeitura que eu conheci melhor. Percebo o esforço, mas ainda acho que o CMTT precisa ser muito remodelado. Muito obrigado.

Michele Perea Cavinato – Sampaio, tudo o que foi falado foi anotado aqui. Eu pensei em aproveitar bem o mês de janeiro para revalidar todos os representantes das secretarias, entrar em contato com a equipe de governo mesmo para reforçar esse time.

Dawton Gaia – SMT – Concordo com o Sampaio. Nós temos sempre muitas coisas em comum no pensamento. Vou falar novamente que não se trata de desculpas, se trata de possibilidades de realizar. Eu acho que a sociedade civil organizada poderia se organizar mais também, porque quando você tem um grupo técnico por trás de um determinado assunto, trazendo determinadas

demandas, mas que não consegue fazer os encaminhamentos. Eu acho muito importante que esse esforço, esse encaminhamento e essas falas que vocês fazem não estão perdidas, estamos anotando, nós damos os encaminhamentos, às vezes não temos respostas. Cada uma das demandas em algum momento terá respostas. Às vezes, não conseguimos as respostas nos prazos que nós gostaríamos que ocorresse. Nosso grande problema hoje são os prazos. Quando a gente tem um asfalto novo que fica seis meses sem sinalizar não estou dizendo que não é uma falha da prefeitura, é lógico que é, eu estou dizendo que nós estamos buscando meios para resolver a falha.

Sampaio – Eu acho que não é uma questão de ataque e defesa. Deixa a gente falar. Acho que depois você faz a sua avaliação pessoal, porque você falou coisas que eu discordo totalmente. Se me permite, vamos ouvir as pessoas, todo mundo fala o que está pensando, o que viu nesses dois anos, você faz o seu balanço, depois a gente conversa.

Aline Pellegini Matheus – Sobre o relatório de sinistros que não saiu, mas o Sampaio já citou. Um levantamento muito rápido que eu fiz de forma autônoma durante o ano de acordo com uma única fonte, que é o Diário do Transporte. Só por ali a gente vê 67 pessoas atropeladas só durante o ano de 2023, 17 delas perderam a vida. Só reforçando a criação de um espaço para debater o transporte público com um mínimo de qualidade, que às vezes a gente não consegue fazer dentro do CMTT, porque é uma pauta muito diversa. É importante ter uma câmara temática para discutir esses assuntos.

Sandra Ramalhoso – Eu gostaria de falar sobre a minha passagem pelo CMTT. Na realidade, eu estou há quatro anos na Cadeira da Pessoa com Deficiência. Foi um trabalho gratificante, de muito aprendizado na convivência, nas relações, na luta por direitos, umas pautas que eu trouxe, inclusive, e foi o serviço Atende, uma porção de coisas. Algumas frustrações, é óbvio, porque a gente gostaria que as nossas propostas fossem aceitas, mas infelizmente não é o que acontece. A câmara temática de ônibus, como a Aline falou, era uma coisa imprescindível, que a gente tenha essa discussão do transporte público. O ônibus para nós é essencial. O serviço Atende não dá e nunca dará conta, vocês podem ter certeza, pelos dados que nós temos de pessoas com deficiência que precisam do serviço Atende, ele nunca vai dar conta. A gente precisa de um transporte público acessível. Nós precisamos de estações de metrô acessíveis. Eu sei que é do Estado, mas o município pode fiscalizar e pode trabalhar nisso. Uma outra frustração é a ausência das subs falando da PEC. Como é que está essa PEC? Como é que estão as calçadas? A maneira como se conta a quilometragem, a metragem. As pessoas com deficiência não conseguem andar nas calçadas. Para que ir lá? A desvalorização do nosso conselho é importante para a cidade de São Paulo. A gente precisa ter essa representatividade aqui dentro. A gente está animando as pessoas com deficiência para virem para cá, para manter esse contato com vocês aqui, manter essas demandas que nós temos. É importante e nós não temos isso. Agradeço à Michele por ter me convidado para a Câmara Temática do Táxi, a gente tem feito um trabalho de melhoria do táxi acessível. Muita coisa para ser feita ainda. Esse espaço é importante. Eu espero que a gente consiga algumas coisas, é aqui que se discute o direito de ir e vir. As pessoas têm que estar representadas aqui, e tem que ser solucionado, não adianta só ouvir. A todos vocês muito obrigada. Aprendi demais com vocês. Feliz Natal e boas festas.

Caique Souza CMTT Zona Leste – Bom dia a todo mundo. Estamos chegando ao final desse biênio. Para quem não me conhece, sou da Zona Leste, trabalhei sempre com transporte público. Quando eu decidi fazer parte do conselho, foi justamente pelo tempo de trabalho, a gente transforma esse gosto em luta, a gente já começa a ter aquela esperança por melhorias. É muito triste que esse biênio tenha sido decepcionante na questão de respostas, no que a gente apresenta e não foi considerado. Eu participo não só do conselho de transporte, é muito interessante ver que nos conselhos de bairros que é presencial acaba sendo mais conturbado, o pessoal acaba se excedendo,

as coisas saem. Aqui fica geralmente aquela coisa “nós vamos ouvir, nós vamos anotar” e não sai. De todos esses dois anos que a gente passou, apenas uma demanda minha, de fato, foi atendida, que foi aquela questão dos letreiros de ônibus. Há dois anos eu venho falando da ciclovia dos Metalúrgicos, há dois anos eu tenho ouvido que ela vai ser vista, só colocaram a placa de “vamos fazer reforma”, mas não foi feita até hoje. Essa é uma luta que eu estou há mais de cinco anos, eu comecei primeiro naquelas audiências públicas sobre ciclovia, vim para o CMTT, falei, estou saindo e ainda estou falando. É um pouco decepcionante falar que vamos resolver e a ciclovia está lá. Foi até citada na apresentação a questão da rede de ônibus da madrugada, que é uma demanda que eu venho trazendo em todas essas últimas reuniões e é uma questão que não foi vista. Como que em dois anos até agora nada? Pelo menos alguma coisa do tipo “vamos ajustar algumas partidas de linhas” não foi feito nada da rede da madrugada. A gente está cansado de ouvir desculpa. A gente sabe quando é uma desculpa. Quando a gente ouve que vai ver e não sai, a gente fica decepcionado, sim. Em Tiradentes, que é um bairro muito afastado, a população usa a rede noturna justamente para vir do trabalho. Tanto é que a maior rede noturna que era a 3310 era da Tiradentes para essa população. É uma rede que a gente viu que não teve nenhuma ampliação. Está claro para vocês do conselho que uma das minhas grandes pautas é a questão do transporte público. Carece de uma câmara temática para o transporte público, para debater o ônibus. É necessária para esse próximo biênio essa câmara. Outra coisa importante é que faltam alguns dados. Quando eu coloco as minhas perguntas, eu sempre falo “vocês têm algum dado, alguma planilha, algum documento?”. Isso foi enviado no começo do ano passado, nos demais meses que foram passando, nas reuniões que foram acontecendo, eu sempre coloco “vocês têm algum dado que comprove?”. A gente pede, coloca, e nunca é enviado. Está registrado na transcrição os dados que a gente solicita. Na última eu solicitei também a pesquisa de satisfação e não nos foi enviado. Quando falamos de políticas públicas, é o que está sendo colocado também no CMTT, toda a política pública necessita de dados, até mesmo para nós conselheiros podermos olhar para esses dados e debatermos e ver o que está faltando e articular melhor essas demandas. Esses dados faltam chegar para a gente. Outra coisa importante é a falta de metas. Eu costumo chamar aqui nos conselhos de bairros que a gestão Ricardo Nunes é a gestão do talvez, talvez faça, talvez saia, é a gestão do “na volta a gente compra”, porque foi praticamente isso que aconteceu no plano de meta voltado à mobilidade. A gente está vendo nas periferias principalmente um grande descaso. São descasos que já foram apontados em reuniões anteriores, muitos deles trazidos por mim, e que ainda assim ficaram no talvez. Quando a gente fala de participação popular, é isso que estamos fazendo aqui. Responder pela Região Leste é uma grande demanda, porque você está falando da área mais populosa de São Paulo, a área que só conta com dois corredores de ônibus. Você tem uma região que está contando com poucas faixas de ônibus, você não tem ciclovia que faça conexão, você tem uma população que está fazendo mais de duas baldeações no próprio bairro. Enquanto está se discutindo tarifa zero, a população está pagando mais de duas tarifas no próprio bairro. É uma gestão que não faz muito sentido em vários aspectos. A Zona Leste nesse biênio continuou da mesma forma. Continuamos discutindo as mesmas coisas e nada. Vocês precisam se atentar para os próximos e isso é importante, disponibilização das gravações, não é difícil, vocês têm infraestrutura, a prefeitura de São Paulo tem infraestrutura. Não é possível que você tenha um aparato para as reuniões de lei orçamentária, um aparato gigantesco para todos os tipos de reuniões, e só a do CMTT não consegue fazer nenhum tipo de gravação, de transmissão, e a população não consegue participar por conta disso. A gente precisa também ter reuniões presenciais. A população tem que estar presente no debate. Pelo menos tem que ter uma presencial. Esses pontos que eu coloco me fazem ter essa percepção de decepção, embora nós tivéssemos muita luta, e muita luta que ficará para o próximo biênio. Eu fico decepcionado, sim, em falar para vocês que eu esperava bem mais do poder público no sentido de transporte, de mobilidade para a população, porque a gente ficou aquém daquilo que

poderia ser realizado. Ficou mais uma gestão das desculpas, do “vamos ver”, e a população que ainda carece das mesmas coisas não foi atendida. Mais uma vez eu reforço, olhem para as periferias, olhem para a rede da madrugada, olhem para a rede do entropico, principalmente agora no domingo, já que vocês vão colocar o ônibus gratuito, inclusive, parabenizar por essa ação, porque é uma luta que a gente do CMTT comentou. A gente espera que para o próximo biênio muitas dessas demandas não fiquem só no talvez, que elas de fato saiam. Bom fim de ano a todos.

Mauro Calliari – eu queria fazer meu balanço sobre o ponto de vista duplo. Primeiro, de uma expectativa pessoal, segundo, como cidadão. Os papéis se confundem. Sinto que ninguém gosta de ir em uma reunião e sair “chamuscado”. A gente gosta de voltar para a atividade normal e ter tido, pelo menos, a sensação de que alguma coisa aconteceu. Eu acho que se a gente for pensar no que o CMTT faz pela cidade, a gente tem que ter como pano de fundo, para que esse conselho existe, melhorou a segurança, melhorou a qualidade, diminuiu o tempo de espera, diminuiu o desconforto de estar em um transporte lotado. Sob esse ponto de vista, tem muita coisa que precisa ser melhorada. Eu queria começar registrando uma admiração que a gente consegue fazer uma estrutura gigantesca e até joga contra, como trazer e fazer alguma coisa acontecer. O trabalho do Dawton, da Michele e da Jaqueline precisa ser elogiado. Isso engata nos dois aspectos que eu queria trazer. O primeiro é da dinâmica da reunião e o segundo é o de pautas. Em relação à dinâmica, me parece que tem prefeitura de um lado e sociedade civil do outro, tem uma outra perna que está representada aqui ou que deveria estar, que eu nunca vi falando de nenhum assunto, é inacreditável a gente ter um conselho que tem operador, que tem gente que está tocando, e não tem nada a dizer. Isso faz a gente pensar, do ponto de vista de pauta, o que esse povo tem a dizer que não está dizendo. É inacreditável que dentro de uma prefeitura esse conselho não consegue trazer alguns representantes da prefeitura, principalmente Secretaria da Subprefeitura. A gente já tentou trazê-los para falar sobre fiscalização de calçadas, sobre a PEC das calçadas. Para mim, tem uma solução, chama-se liderança. Isso não tem nada a ver com quem está aqui, é com quem não está. Eu gostaria que parte desta fala fosse transmitida ao prefeito que é quem manda nesses sujeitos. Não dá para ter uma reunião sem uma liderança. Do ponto de vista da dinâmica, eu gostaria de falar um pouco sobre o negócio do presencial. Eu acho que hoje em dia está todo mundo acostumado a fazer reuniões assim, eu acho que elas funcionam, minha sugestão seria para a próxima gestão vocês fazerem duas, pelo menos, presenciais. Uma para todo mundo que está chegando se conhecer e outra no final do ano. Do ponto de vista de pauta, tem que ter em todas as reuniões as pautas que são regulares, o acompanhamento de coisas que já foram discutidas, 30 minutos para acompanhar coisas regulares, que não precisam ser discutidas. Esse tipo de acompanhamento ajuda na dinâmica da reunião, não são temas muito demorados, depois que você faz uma, duas, três vezes, aquilo começa a ser parte da reunião. Aí sim uma outra parte com temas que são especiais, outras questões, projetos que tem que discutir. É inacreditável praticamente todos estarem a favor de ser apresentada a tarifa zero por uma coletiva de imprensa. É muito triste. Entendo que é uma opção política. É inacreditável como que se perde uma chance, o conselho pode ajudar com as ideias. Do jeito que está hoje, parece que o conselho é sempre contra. Todo mundo aqui teria o que dizer. Tem coisas que poderiam ser ditas antes de apresentar o projeto incompleto e passar vexame. Nós não temos problemas em apoiar coisas boas, desde que elas seja, submetidas antes. Acho que vale a pena ficar perto da Smul. A Smul tem feito um monte de coisa ligada ao transporte. É essencial fazer um *briefing* para quem vem fazer a apresentação, o *briefing* é esse é um conselho que tem pouco tempo, a gente está em uma dinâmica, a reunião funciona e tal, para que venham preparadas, faz uma apresentação digna em 10 minutos, a apresentação tem que ter começo, meio e fim, as falas também deveriam ter. Queria terminar agradecendo ao Dawton, à Michele, à Jaqueline, que estão tocando isso, entendendo as dificuldades que vocês têm. Que a gente possa sair daqui e acompanhar um conselho

que tenha mais relevância. As câmaras temáticas estão funcionando muito bem, temos uma coisa que é a constância do trabalho. Obrigado, gente.

Carlos Rabelo Costa – Bom dia. Eu queria agradecer a todos vocês. Obrigado por ter feito parte desse time. Ganhei muito conhecimento com cada um de vocês. Eu trabalho há muito tempo com o transporte público. Há dois anos eu entrei no conselho, não consegui ter um respaldo da SPTrans, quando falaram sobre os acidentes com ônibus. A gente propôs à SPTrans que levasse um de nós para conhecer, se realmente tem esse treinamento, se é levado a sério. Achei muito bacana o que o Sampaio falou, o Caique também. Foram falas sensacionais, mas eu estou aqui mesmo para agradecer. Que o próximo conselho seja levado um pouco mais a sério a parte de cobrança. A gente viu que a cobrança foi feita, mas o resultado foi muito pouco. Agradeço a vocês todos, que vocês tenham um Natal e um Ano Novo muito abençoados. Que na próxima gestão a gente consiga ter mais benefícios, seria bacana a gente ter pelo menos uma ou duas reuniões presenciais. Ajudaria muito. Obrigado pela experiência.

Michele Perea Cavinato – Dawton, a primeira poderia ser presencial, a posse dos conselheiros.

Dawton Gaia – SMT – Nós vamos falar sobre isso no final. Gostei dessa proposta.

George Queiroz – Bom dia. Primeiro, quero agradecer esses dois anos que a gente esteve juntos. Eu tentei encarar esses dois anos como uma missão de honra. Eu fui eleito, foram centenas de pessoas que votaram nos conselheiros. Eu sou o representante da Zona Oeste, de uma porção inteira da cidade. Eu considero o CMTT uma conquista nossa, uma conquista da sociedade civil. A gente tem que ter muito carinho por isso aqui. A participação popular é basilar de uma boa gestão. Não faz sentido no século XXI um gestor público uma comunicação direta com a sociedade civil, especialmente agora com os meios eletrônicos. De qualquer forma, eu acredito que, sim, as reuniões precisam ser presenciais ou híbridas. Seria muito importante para a gente humanizar isso aqui. Eu lamento a ausência do corpo político. As decisões aqui não são técnicas. Nós estamos lidando aqui com uma gestão conservadora, um prefeito que era vice-prefeito, pouca gente conhece, pouca gente sabe citar o nome do prefeito. Infelizmente, as gestões conservadoras têm pouca afeição por participação popular. Isso se refletiu no conselho, o conselho foi mais informativo. A prefeitura anuncia as coisas e a gente é comentarista. Isso é muito triste para a gente, passar dois anos como comentarista em reunião fechada, em reunião que não é transmitida, isso é um problema de transparência. A prioridade da prefeitura de São Paulo e do prefeito, Ricardo Nunes, que não nos conhece, é a prioridade total ao transporte individual motorizado. A gente acaba discutindo aqui as migalhas do orçamento de transporte, sem interferir no que acontece no resultado, porque ela já chega decidida em outras instâncias. Existe uma questão eleitoral, por isso o corpo político se ausenta daqui. Eu estou aqui batalhando pelas minha ciclovias, temos 30 km, muito pouco para ser feito, dentro daquela ciclovia, o asfalto novo passando por cima. Tem ciclofaixa que está fazendo aniversário de desativação. As poucas ciclovias não feitas a contento, como no caso da Avenida Tiradentes, a Eliseu que está machucando pessoas, está com problemas estruturais, não foi feito nada para ter uma manutenção, ou seja, tudo muito deixado para o final. Eu queria dizer que o resultado de tudo isso é morte, muita gente morreu por causa dessas opções políticas. A gente não tem os dados, existe uma justificativa técnica, mas a gente sabe qual é. Em 2022, o Info Siga passou de 907 mortes. A gente conta uma diferença de 10% dos últimos relatórios, nós estamos nos aproximando de mil mortes anuais no trânsito de São Paulo. Esse número é uma vergonha. A gente vê isso acontecer e a gente tem um apagão de dados. Os detalhes da incompetência da gestão não interessam o que interessa é que as opções pela motorização, pelo asfalto. O Info Siga deste ano está pior do que o do ano passado. Isso não é uma questão de vaidade, eu estou lutando pela minha vida, pela vida de nossos cidadãos. O que a gente faz aqui não é um trabalho marginal, que deva ser

desconsiderado, porque o que a gente faz aqui é lutar pela vida das pessoas. Infelizmente, a prefeitura de São Paulo, o corpo político, as pessoas que aqui não estão, é uma crítica direta às pessoas que não estão, que estão colhendo corpos. Terminei meu trabalho de forma muito agrídoce. Tentei o máximo possível trabalhar e estar junto, ser duro, mas infelizmente o resultado final não é positivo, por conta disso porque essa é a batalha primeira que a gente tem que fazer e a gente não está vencendo. Agradeço. Desejo a todos um fim de ano com muita saúde, com muita vida para todo mundo. Muito obrigado.

Aquila Couto – Bicicleta – Olá. Bom dia a todos. Eu sou Aquila, médico do tráfego em formação, aqui eu sou vice da cadeira de bicicleta. Eu queria só falar um pouquinho desse balanço desse biênio. Eu queria compartilhar que no eixo temático de bicicleta um sentimento de frustração mesmo, que o George acabou de falar, 30 km feitos de 300. A gente vê na prática a motofaixa que foi a criação de uma via teoricamente segura, aumentou sim o fluxo de motos nas motofaixas, se criar ciclovias com certeza vai ter aumento direto de ciclistas ou a transição de modais para ciclistas. Essa semana o que mais vimos no jornal é trânsito na Faria Lima, muito ciclista na Faria Lima, que bom quer dizer que estão fazendo atividade física, quer dizer que estão tirando o índice de carbono, indo e voltando em média os deslocamentos de transporte, que bom, isso é aumentar o número de ciclovia, o conforto dessas ciclovias, talvez a gente consiga construir uma cidade melhor no eixo da bicicleta. Deixo aqui o convite e faço até uma pausa na minha fala para de repente reverem na gravação as falas do Mauro, do Caique, do Sampaio, do George e de todos os outros conselheiros que muito bem pontuaram nesses dois últimos anos, com certeza foi a menina de ouro e o que melhor deu certo com a análise crítica, com os acontecimentos usados, como atualizações do eixo. Fica aqui o meu agradecimento por ter participado desses dois anos, eu não vou me candidatar para os próximos 2 anos. Deixo à disposição meu contato, meu trabalho nas esferas do trânsito e, com certeza, o melhor ganho é ter conhecido os conselheiros e valorizar e refletir sobre cada ponto que cada um trouxe, que muito tentaram erguer a bandeira, tentaram representar, e muito tentaram honrar todos os votos que foram assumidos e eleitos para participar dessa dinâmica. Agradeço. Parabéns e sucesso a todos.

Richard Melo da Silva – Bom dia. Eu vou ser bem rápido, porque fui contemplado pelas outras falas dos outros colegas que foram muito boas. Eu queria pontuar algumas coisas. Primeiro em relação à nossa interlocução com o governo do estado. Eu acho que, para o próximo período, o CMTT, como um todo, poderia tentar articular para ampliar a participação em relação aos sistemas estaduais, representação em conselhos do estado. O CMTT teria um papel importante no sentido de promover essa discussão, porque São Paulo é uma metrópole, a gente fica muito preso no município, várias coisas a gente não consegue debater aqui porque não é o espaço, mas há essa necessidade de a gente debater também questões estaduais. Outro ponto que eu gostaria de comentar é a sensação de desprestígio que eu sinto em relação ao CMTT pela gestão municipal. O Caique comentou que só uma demanda foi atendida. Eu gostaria de citar um exemplo bem básico de uma solicitação minha que é extremamente simples. Eu comentei em uma reunião que estavam sendo tratados os pontos de ônibus um problema de cadastro no ponto de ônibus no Pacaembu, um problema simples, era só corrigir, não é político, não é nada complexo e até hoje essa correção não foi feita. Aparentemente, o que é debatido aqui fica em segundo plano, em uma gaveta que fica esquecida depois. Eu só gostaria que no próximo período houvesse um maior prestígio do nosso conselho, da nossa participação em relação às políticas da prefeitura. Por último, comentar sobre a necessidade da disponibilidade das gravações da reunião e também de ter a experiência das reuniões presenciais. Pelo menos 2 reuniões, porque a reunião virtual é positiva porque dá flexibilidade, a gente pode participar de vários lugares, mas ao mesmo tempo ela tem essa limitação de não ter o contato mais próximo. Algumas falas, sim, a distância acaba causando um ruído, que pode gerar um

desentendimento. Acredito que no presencial ocorressem menos. A gente tem a disponibilização das atas, só que as atas têm uns probleminhas, alguns trechos que não são audíveis, palavras que são transcritas diferentes, é importante ter a disponibilização da gravação, até para quando a gente for aprovar as atas, a gente poder identificar essas falas. Como são dois meses de espaço entre as reuniões, a gente não lembra exatamente o que a gente falou, e alguns problemas podem passar despercebidos nas atas. Obrigado. Desejo um bom natal e um feliz Ano Novo para todo mundo. Aprendi bastante, foi a minha primeira participação. Espero continuar no próximo período. Bom dia.

Leandro Frenham Chemalle – Bom dia a todos. Eu queria só aproveitar essa rodada de balanço para fazer alguns apontamentos bem rápidos, sem alongar muito. A gente teve duas pautas técnicas, a gente pediu a apresentação técnica que foram sobre o noturno e sobre os grandes eventos. A apresentação trazida não foi técnica, foi feito um compromisso que seria trazida uma apresentação complementar e a gente chega agora no fim dessa gestão e não houve a apresentação complementar. Não foram trazidos os detalhes que foram pedidos para essa gestão. Logo, para uma próxima gestão essa discussão está perdida. Teremos que fazer de novo as apresentações para que a nova gestão dos conselheiros fiquem por dentro desses assuntos. É preciso *briefar* melhor aqueles que vão vir apresentar aqui no conselho para que eles tragam apresentações curtas e que tragam os pontos que são pedidos, é um que não tem acontecido ultimamente. Tem duas formas de o conselho agir sobre o noturno, ele pode ser eficiente e resolver o problema, mas sem resolver o problema o conselho pode se posicionar e ser eficiente para os seus conselheiros, que é o que o CMTT não foi. Mesmo que não fosse criada uma partida sequer do noturno, esse conselho poderia ter sido uma voz de defesa desses usuários, só que ele não fez isso o conselho, o conselho não tomou uma posição oficial, ele não emite notas, ele não encaminha praticamente nada do que foi falado aqui. Esse é um problema que pode ser mudado nas próximas gestões. Por fim, eu queria entrar num tema da ordem da semana que eu não queria deixar passar, é a questão do passe livre. Eu queria um detalhe técnico também que eu mandei os questionamentos para a SPTrans, recebi algumas respostas e tem problemas nas respostas. Eu queria só pontuar aqui para ser levado para a SPTrans para alguns acertos sobre esse passe livre nos domingos. Ao final do dia, no horário entre 11 e meia-noite, que seja passado uma orientação que as partidas iniciadas antes da meia-noite se mantenham com o passe livre, se mantenham gratuitas até o ponto final, porque a depender do farol mais demorado, depender de um desvio, a depender de uma obra na via, o passageiro que sempre usa uma linha próxima à meia-noite vai ter ou não vai ter a passagem gratuita, se o critério de 23h59 a gratuidade se encerra. Acho que é uma questão de bom senso, já que foi criado o passe livre temporal com tempo restrito até a meia-noite de domingo, que seja passado à SPTrans que as linhas iniciadas a partir das 23h00 até a meia-noite que tenham a gratuidade até o ponto final. A outra questão que eu não posso deixar de evidenciar é que nós temos um caos anunciado. Teremos um caos há 1h, 1h30, 2h, nos pontos de 9 de Julho e Santo Amaro, na Marginal Pinheiros, nós teremos passageiros na rua, porque não vai ter ônibus. O ônibus vai passar lotado. Não existe uma iniciativa de ampliar a oferta de ônibus nesses corredores na madrugada. Um outro ponto também é sobre a integração. A integração de ônibus para metrô tem um valor de R\$3,65 que é colocado na passagem quando você integra. No dia do passe livre, a SPTrans disse que não haverá integração, ou seja, como a passagem é gratuita, o passageiro quando passar no metrô vai ser cobrado R\$4,40. O que não é justo, você está deixando de dar a gratuidade total para o passageiro que vai utilizar a passagem integrada. Essa é uma questão que tem que ser trazida. O correto é quando o passageiro passar no gratuito, ser cobrado a diferença. Senão a gratuidade fica sendo prejudicada, acaba não sendo uma gratuidade total. Eu entendo que o CMTT é um espaço importante, é um espaço que a gente pode trazer as demandas, mas é um conselho que tem se mostrado pouco hábil em caminhar e resolver. São quase quatro anos desde o segundo semestre de 2020 que nós trazemos a demanda do noturno. Só queria

pontuar isso. Quero desejar um Feliz Natal e um próspero Ano-Novo. Que esse próximo conselho possa ser mais ágil e dar a dica de que falta um sistema de formação de apoio para esse conselho. A prefeitura usa a nuvem do Teams, tem ferramentas integradas aqui que podem ajudar no fluxo de informações final. Fica a dica de utilizar as ferramentas que o conselho já tem para deixar mais ágil.

Dawton Gaia – SMT – Esse balanço foi muito importante. Primeiro eu vou pegar as palavras de algumas pessoas e dizer o seguinte, aprendemos muito durante esse período, todos nós sobre todos os assuntos que foram colocados. Nós fazemos convite às pessoas para fazer as apresentações e dar respostas às questões colocadas. Às vezes as respostas não são exatamente o que gostaríamos que fosse. As demandas não são atendidas como deveriam, mas ficam registradas, e sim nós vamos atrás delas e de todas as respostas e de todos os encaminhamentos que são solicitados. Infelizmente, uma boa parte delas a gente não tem respostas e eu não posso responder pelo responsável de uma demanda. Eu vi que grande parte fez uma avaliação que não foi positiva do jeito que gostaríamos que ocorresse, eu vejo diferente, eu vejo que o resultado de tudo isso, que todas as demandas, estão aí, embora não tenham sido implementadas, atendidas dentro daquilo que a gente pretendeu fazer, das respostas positivas, e atendendo a tudo que foi solicitado, mas foi dado um encaminhamento e foi tratado. Eu lembro de um caso, especificamente o caso da Liberdade, que demorou quatro anos para ser atendido, talvez muito tempo para uma demanda tão importante quanto essa. Eu posso afirmar para vocês que São João foi resultado da sociedade civil organizada de fato. Claro que todos os nossos argumentos técnicos que defendemos aqui são verdadeiros, trazemos as pessoas para atender a demanda com capacidade técnica para responder às demandas, algumas vezes nós não conseguimos atender, por vários motivos, alguns deles são políticos mesmo. Não existe possibilidade que não existe resposta que não seja política. O grupo que compõem a secretaria não mede esforços no sentido de trazer novas demandas, novas respostas, novos assuntos para poder tratar das coisas que pretendemos aqui. Eu queria agradecer mesmo a participação de vocês. A participação de vocês foi muito importante. Eu aprendi muito com todos vocês. Eu agradeço mesmo, porque é assim que a gente cresce, é assim que esse grupo aqui vai se reforçando. O grupo vai embora, mas nós permanecemos com a vantagem do conhecimento que adquirimos juntos a vocês. Com certeza as demandas que parecem reprimidas, elas não foram atendidas, mas estão em um patamar que nós daremos prioridade, na medida que poderemos dar essas respostas. Muito obrigado a todos mais uma vez. Eu considero o nosso trabalho, o trabalho desse grupo, positivo, embora poucos frutos, como alguns colocaram. Como eu falei no início da minha fala, semearmos muito durante todo esse período e com certeza iremos colher desta semeadura. Obrigada a todos e um final de ano muito bom para todos nós.

Assessoria Técnica – Eu acho que o Dawton é uma constante em todas as câmaras temáticas que a gente tem. A luta que a gente tem sobre os assuntos que são colocados e as demandas que são apresentadas e as metas para atingir, que é o objetivo desta pasta continuam sendo a nossa preocupação, o nosso trabalho, o nosso esforço para que aconteça, sejam as ciclovias, sejam as faixas elevadas. Nós temos um plano de metas que é voltado para a área de mobilidade, são diversos projetos. É óbvio que todo mundo que vem aqui acelera, então, o desânimo que vocês todos ouvem, para a gente ela é mais complicada ainda, porque nós queremos que isso saia, porque é o nosso trabalho, não é o nosso desejo final só, é parte do trabalho, é parte do atendimento que a gente precisa fazer por vocês. Não tenho dúvidas que todas as demandas que vocês vêm representando estão sendo o motivo do nosso trabalho e do nosso esforço durante todo o ano. É só deixar esse recado que não falta esforço e preocupação por parte da gente em atender às coisas que foram repassadas na temática. E desejar a todos que, se puderem, se candidatar, para continuar mais dois anos. Se não puderem, indiquem gente como vocês que têm vontade de participar. Obrigado a todos pela participação durante todo este ano.

Ana Carolina Jacob – CET – Eu deixo aqui um agradecimento. Eu cheguei com esse grupo criado. Participo das reuniões há mais ou menos seis meses. Eu queria agradecer a todos os conselheiros e as pessoas da sociedade civil que dedicam tempo a participar e a trazer em pautas, sugestões e críticas, porque tudo isso faz parte de uma construção coletiva de uma sociedade melhor para todos nós. Parabenizar a todo esse conselho e essa equipe da SMT. Parabéns pelo trabalho.

Dawton Gaia – SMT – Agradecer mais uma vez a todos. Feliz Ano Novo e Feliz Natal. Que o ano que vem as nossas demandas sejam totalmente atendidas.

Todos se despedem.